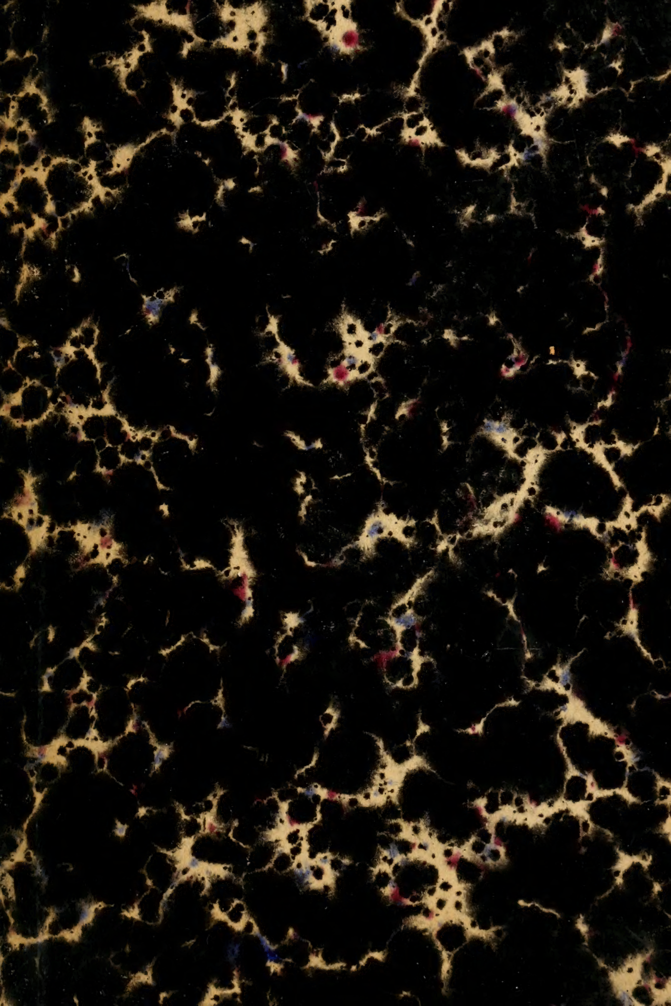
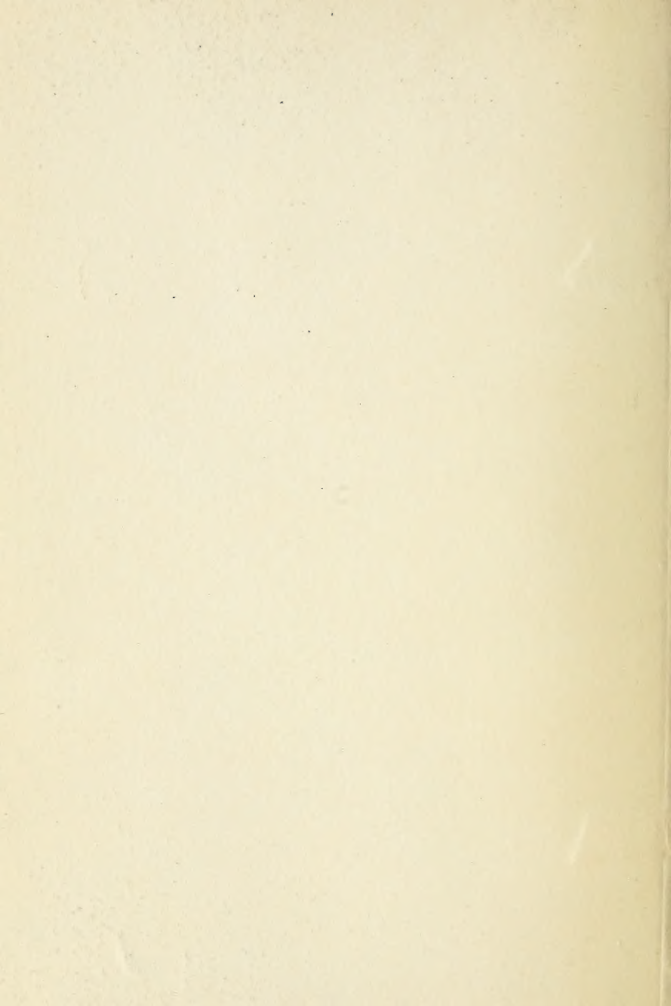
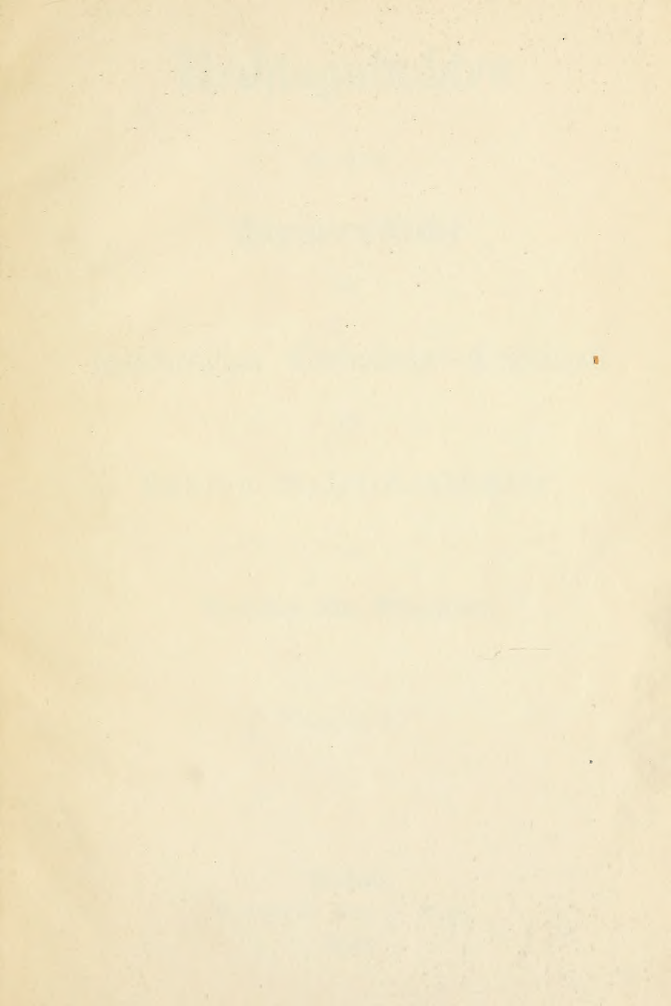
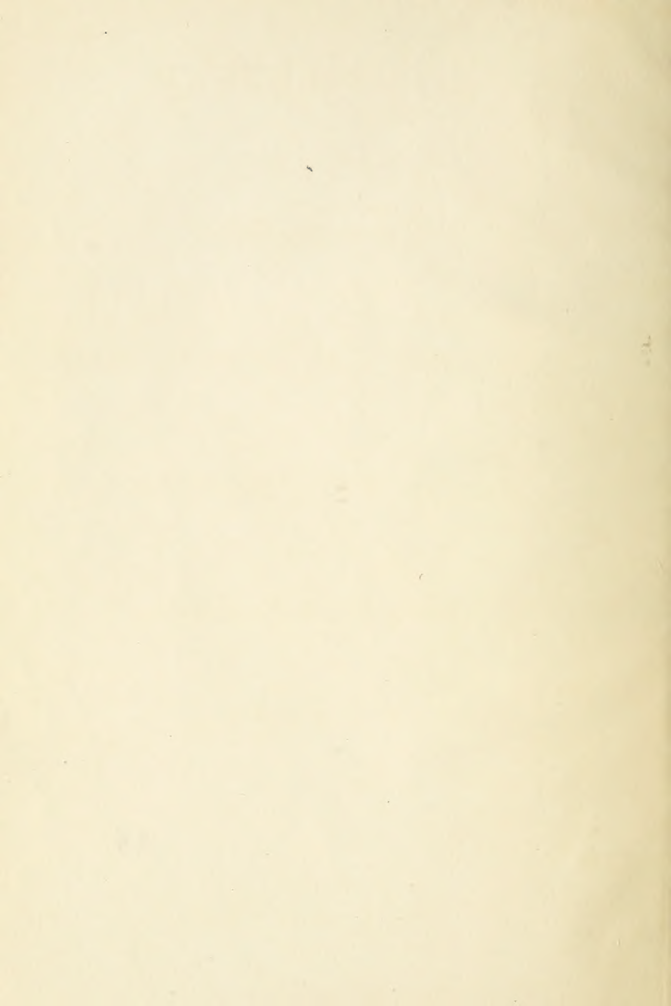








Rechtsgutachten

betreffend

Steuerpflicht

der

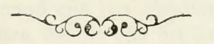
schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft

im

Kanton Basel-Landschaft,

von

Professor Dr. Bluntschli.



Liestal.
Gedruckt bei Lüdin & Walser.
1860.

Rechtsgutachten

betreffend

Steuerpflicht der schweizer. Centralbahngesellschaft

im

Kanton Basel-Landschaft.

Der hohe Regierungsrath des eidgenössischen Kantons Basel-Landschaft hat unterm 30. August d. J. die Einladung an mich gerichtet, ihm über nachfolgende drei Fragen in einem unparteiischen Rechtsgutachten meine wissenschaftlich begründete Ueberzeugung mitzutheilen:

I. Ist die schweizerische Centralbahngesellschaft verpflichtet, von ihrem Erwerb aus dem Bahnbetriebe auf dem basellandschaftlichen Gebiete dem basellandschaftlichen Fiskus Steuern nach Maßgabe des allgemeinen Staatssteuergesetzes zu entrichten, oder ist sie durch die Konzession vom 6. Dezember 1852 von dieser Erwerbssteuerpflicht als befreit anzusehen?

II. Welche Behörden sind kompetent, einen durch die obige Frage bezeichneten Steuerkonflikt zwischen der Regierung von Baselland einer-, und der schweizerischen Centralbahngesellschaft anderseits maßgebend zu entscheiden: —

Die nach der basellandschaftlichen Gesetzgebung für Steuerstreitigkeiten bestimmten Administrativbehörden, oder die basellandschaftlichen Gerichte gemäß Artikel 4 der Konzession, oder ein Schiedsgericht gemäß Artikel 43 der Konzession, oder eine Bundesbehörde, und welche?

und eventuell:

III. Nach welchem Verfahren hat sich die Vollziehung eines die schweizerische Centralbahn verurtheilenden Entscheides zu richten, ob nach den für Steuerforderungen aufgestellten basellandschaftlichen Exekutionsvorschriften, oder nach dem ordentlichen Betreibungsverfahren?

Als Material für die Beurtheilung dieser Fragen wurden mir keinerlei Partheischriften, sondern lediglich folgende Gesetze und Akten mitgetheilt:

1) Ein Exemplar der Sammlung der auf das schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Aktenstücke;

2) Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, d. d. 28. Juli 1852;

3) der Konzessionsakt zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Kanton Baselland zu Gunsten der schweizerischen Centralbahngesellschaft d. d. 6. Dezember 1852;

4) Die gesetzlichen Vorschriften über die Vermögens-, Erwerbs- und Einkommenssteuer, d. d. 11. August 1856 und 16. November 1858;

5) Die Verordnung über den Vollzug des Vermögenssteuergesetzes d. d. 16. Dezember 1859;

6) Das Gesetz, betreffend das bei Erhebung rückständiger öffentlicher Gelder und Rechnungen anzuwendende Zwangsverfahren, d. d. 19. April 1847.

I. Ist die schweizerische Centralbahn-Gesellschaft verpflichtet, von ihrem Erwerb aus dem Bahnbetriebe auf dem basellandschaftlichen Gebiete nach Maßgabe des allgemeinen Staatssteuergesetzes Steuer zu bezahlen?

---

1. Allgemeine Steuerpflicht. — Steuergesetz und dessen Ausnahmen.

Wie überall in dem zivilisirten Europa, so ist auch in der Schweiz die frühere mittelalterliche Ansicht, daß die Steuer eine freiwillige Gabe der Steuernden sei, schon lange durch den modernen Grundsatz verdrängt worden, daß der Staat berechtigt sei, im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt das Privatvermögen zu besteuern. Wie der Militärhoheit des Staates die allgemeine Wehrpflicht der Bürger, so entspricht nun der Steuerhoheit des Staates in noch breiterer Anwendung die allgemeine Steuerpflicht der Einwohner. Im Mittelalter konnte die Steuerfreiheit noch als die Regel gelten oder für große Klassen der Bevölkerung als ein ständisches Recht vorbehalten werden. In unserer Zeit aber, in welcher die Völker größere Ansprüche an die Wirksamkeit des Staates für das gemeine Wohl machen, so daß mit den Staatsaufgaben auch die Staatsausgaben bedeutend gewachsen sind, und in welcher alle öffentlichen Rechte und Pflichten in möglichst gleichmäßiger Weise über alle Klassen der Bevölkerung ausgebreitet wurden, ist die Steuerpflicht Aller zur gemeinrechtlichen Regel und die Steuerbefreiung Einzelner zu einer äußerst seltenen Ausnahme geworden

Auch die Staatsverfassung von Basellandschaft vom Jahre 1850 spricht diesen modernen Grundsatz in Artikel 23 aus:

„Auflagen zur Bestreitung der Staatsausgaben sollen möglichst gleichmäßig auf alles Vermögen, Einkommen und allen Erwerb der Einwohnerschaft des Landes verlegt werden; auch Liegenschaften im Lande nicht angesessener Eigenthümer fallen unter diese Bestimmung."

Schon in der Verfassung ist ein Gegensatz angedeutet zwischen der Besteuerung des Vermögens einerseits, und der Besteuerung des Einkommens und Erwerbes, die offenbar zusammengehören, anderseits. Dort wird die Steuer der sichtbaren Kapitalkraft auferlegt, hier wird sie von dem Arbeitslohne und dem Industriegewinn jeder Art erhoben. Dieser Gegensatz ist in dem Gesetze vom 11. August 1856 näher ausgebildet.

Die Vermögenssteuer, welcher „alles im Kantonsgebiete befindliche Vermögen" (§. 1) unterworfen ist, umfaßt:

a) die Liegenschaften, sowohl das Steuerkapital von „Gebäuden", als von „landwirthschaftlichen Grundstücken" (die Grundsteuer), und

b) „den Besitz an Baarschaft, Kapitalien und Schuldforderungen," zu denen auch die Aktien ausdrücklich gerechnet werden (§. 6). Durch ein späteres Gesetz vom 16. November 1858 wurde „die vorhandene Baarschaft" dieser Steuerpflicht entlastet.

Wir können diese andere Seite der Vermögenssteuer schicklich Kapitaliensteuer nennen. Die Erwerb- oder Einkommensteuer betrifft „alles Einkommen und allen Erwerb der Landeseinwohnerschaft" (§. 1) und wird von Jedermann erhoben, der in Basellandschaft bleibenden Wohnsitz hat oder daselbst mit „Niederlassungsbewilligung haushäblich ist" (§. 7).

„Als steuerbares Einkommen oder Erwerb wird betrachtet: der Gesammtbetrag jeder Gattung von Gewinn oder

Verdienst, mag solcher aus Handelsgeschäften, Unternehmungen, Spekulationen, Beruf, Erwerb oder Handwerk irgend einer Art, oder durch Besoldungen, Pensionen, Taggelder oder Sporteln — gleichviel, ob von Behörden, von Anstalten, von Gesellschaften oder von einzelnen Partikularen ausbezahlt — entstanden sein. Auch kommt es nicht darauf an, ob fraglicher Gewinn oder Verdienst im Kanton selbst oder von Außen her, z. B. ausländischen Kapitalanlagen, bezogen werden" (§. 7). An diesen Bestimmungen hat das spätere Gesetz vom 16. November 1858 Nichts geändert.

Von der Besteuerung sind allein ausgenommen:

a) Das Vermögen des Staats, sowie auch dasjenige der Gemeinden und freiwilligen Vereine, soweit solches zu Zwecken des Kirchen-, Schul- und Armenwesens verwendet wird.
b) Die im Kanton angelegten Kapitalien von Solchen, die nicht im Lande wohnen.
c) Das Vermögen von Wittwen und Waisen unter Fr. 500 und der jährliche Verdienst von Arbeitern, Dienstboten und Taglöhnern unter Fr. 200.
d) Die Zinse von bereits besteuerten Kapitalien.
e) Von der Erwerbsteuer sind speziell auch die Wirthe ausgenommen, soweit sie als solche bereits durch die jeweilen bestehende Patentsteuer belegt erscheinen. (§. 2 des Steuergesetzes von 1856.)

Für die Eisenbahnunternehmungen der Aktiengesellschaften wird durch das Gesetz keine Ausnahme begründet; denn diese sind offenbar keine Vereine zu Zwecken des „Kirchen-, Schul- und Armenwesens", denen allein — im Gegensatze nicht bloß zu Erwerbsgesellschaften aller Art, sondern sogar im Gegensatze zu andern gemeinnützigen Vereinen — Steuerfreiheit bewilligt wird. Läge demnach nichts vor als dieses Gesetz, so könnte meines Erachtens darüber kein Zweifel sein, daß die Aktiengesellschaft der Centralbahn, soweit ihre Unternehmung im Vermögen

und Erwerb dem Kantonsgebiete von Baselland angehört, der regelmäßigen Steuerpflicht alles anderen Vermögens und Erwerbes in Basellandschaft unterworfen wäre.

Indessen enthält der sogenannte „Konzessionsakt für die schweizerische Centralbahngesellschaft" vom 6. Dezember 1852 auch über die Steuerfrage nähere Bestimmungen, und es ist daher sowohl der Sinn dieser Bestimmungen, als ihre rechtliche Geltung vorerst zu prüfen, bevor über die Steuerpflicht oder Steuerbefreiung derselben ein sicheres Urtheil gefunden werden kann.

2. Steuerbefreiung der Centralbahn. — Vergleichung mit anderen schweizerischen Konzessionen.

Der Artikel 36 der erwähnten Konzessionsakte bestimmt über die Steuerverhältnisse Folgendes:

Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, die Bahnhöfe und alle Gebäude und Liegenschaften, welche zum Bahnbetrieb nothwendig sind und mit dem Bahnkörper in unmittelbarer Verbindung stehen, sowie für das Betriebsmaterial, nicht in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit, wie alle übrigen Bürger oder Einwohner.

Diese Bestimmung findet sich entweder völlig gleichlautend oder nahezu gleichlautend in einer ganzen Reihe von anderen schweizerischen Konzessionsakten, z. B. in der Konzession von Bern für die Centralbahngesellschaft vom 24. Wintermonat 1852, Art. 32. (Sammlung der auf das schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Aktenstücke, I. Seite 85). Sie unterscheidet sich von der obigen Fassung in Baselland nur dadurch, daß es im ersten Satze heißt: „Für die Bahn

selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial", und daß noch der Zusatz eingeschaltet ist: „Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit derselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung." Ebenso die Kanzession von Bern für die Eisenbahn im Jura. Art. 32 (Samml. II. S. 246)

Mit dieser Berner Fassung stimmen überein die Konzessionen von Solothurn für die Centralbahngesellschaft vom 17. Christmonat 1852, Art. 32 (Samml. I. S. 138), von Baselstadt für dieselbe, vom 10. Wintermonat 1852, Art. 34 (Sammlung I. Seite 189), von Neuenburg für die Neuenburgische Jura-Eisenbahngesellschaft vom 20. Weinmonat 1855, Art. 33 (Samml. III. S. 181), von Luzern für eine Luzern-Züricher-Bahn vom 6. Juni 1856, Art. 34 (Samml. III. 217). Völlig gleichlautend mit der Formulirung von Basel-Landschaft ist die Konzession von Aargau an eine Aktiengesellschaft, welche von Brugg nach Basel bauen wollte; Art. 37 (Sammlung I. S. 212.)

Das Gemeinsame in allen diesen Akten ist, daß dieselben den Aktienunternehmungen für Eisenbahnen Steuerfreiheit zusichern für die Bahn selbst, die Bahnhöfe, deren Gebäude und Zubehörde, das Betriebsmaterial, d. h. für die gesammte auf die Eisenbahn verwendete Kapitalanlage der Aktiengesellschaft, dagegen des Erwerbes durch den Bahnbetrieb nicht ausdrücklich erwähnen.

In dieser Hinsicht unterscheidet sich eine zweite Gruppe von schweizerischen Konzessionsakten sehr erheblich von dieser ersten Gruppe, indem jene ausdrücklich das Kapitalvermögen der Aktiengesellschaft und den Erwerb derselben erwähnt und für beide das Privilegium der Steuerbefreiung gewährt.

Dahin gehören:

Die Konzession von Zürich für die Bahn nach Winterthur und Frauenfeld vom 21. Christmonat 1852, deren Artikel 15 (Sammlung I. S. 227) so lautet:

„Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit. Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung."

Ebenso die Konzession von Thurgau für dieselbe Bahngesellschaft vom 8. Dezember 1852, Artikel 15 (Sammlung I. S. 245), von Schaffhausen für eine Bahn von Schaffhausen nach Winterthur vom 6. Januar 1853 (Sammlung I. S. 279), von Zürich für die Bahn von Winterthur-Elgg vom 21. Christmonat 1852, Artikel 12 (Sammlung I. S. 298).

Dem Sinne nach, wenn auch mit weniger klaren Worten, stimmen damit überein:

Die Konzession von St. Gallen für die Eisenbahn von Rorschach nach Ragatz und von Sargans nach Wallenstadt vom 15. Januar 1853, deren Artikel 9 (Sammlung I. S. 331) lautet:

„Die Betriebsgesellschaft als solche, die Eisenbahn mit den Bahnhöfen und Stationsgebäulichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial sind von aller kantonalen und kommunalen Besteuerung frei;" denn die Befreiung der Betriebsgesellschaft, von welcher hier die Befreiung der Eisenbahn unterschieden wird, kann nicht wohl einen andern Sinn haben. Die Betriebsgesellschaft als solche wird hier auch, abgesehen von dem Kapitalbestande der Bahn, überhaupt für steuerfrei erklärt, also auch von jeder Erwerbssteuer freigesprochen.

Ferner: Die Konzession von Graubündten für die Fortsetzung der St. Gallerbahn vom 8. Januar 1853, Artikel 10 (Sammlung I. S. 343), von St. Gallen für die Bahn von Wallenstadt nach Weesen und Rapperschwyl vom 19. Januar 1853, Artikel 8 (Sammlung I. S. 364) u. s. f.

Während das Privilegium der Steuerfreiheit in dieser zweiten Gruppe einen weitern Umfang und Ausdruck erhalten hat, als in der ersten Gruppe, so gibt es auch eine dritte Gruppe von schweizerischen Eisenbahnkonzessionen, welche keine oder nur eine möglichst beschränkte Ausnahme von der allgemeinen Regel der gesetzlichen Steuerpflicht gestatten. Von der Art sind besonders die Konzessionen der westlichen Schweiz, insbesondere

> von Waadt für die Bahn von Genf nach Morges und von Yverdon nach Bern vom 10. Juni 1853, in Artikel 33 (Sammlung II. S. 349):

„Die Gesellschaft hat von dem Grund und Boden, den die Eisenbahn einnimmt, weder Staats- noch Gemeindeabgaben zu entrichten. Sie steht hinsichtlich der Abgaben unter dem allgemeinen Gesetze und kann auf keine exceptionelle Weise besteuert werden."

Ebenso von Waadt für die Eisenbahn von Jougne nach Massongex vom 5. Christmonat 1854, Artikel 27 (Sammlung III. S. 52):

„Die Gesellschaft hat von dem Boden, den die Eisenbahn einnimmt, und für dessen Ankauf weder Staats- noch Gemeindeabgaben zu entrichten."

Am konsequentesten ist in dieser Richtung Genf vorgegangen in der Konzession für die Eisenbahn von Genf nach Versoix vom 15. September 1855, deren Artikel 38 (Sammlung III. S. 144) den Satz ausspricht:

„Hinsichtlich der Steuern unterliegt die Gesellschaft dem gemeinen Gesetze und sie darf nicht ausnahmsweise besteuert werden."

Die Vergleichung der verschiedenen schweizerischen Vertrags- und Konzessionsurkunden ergibt also keine Uebereinstimmung, weder im Prinzipe noch in der Behandlung der Steuerfrage. Die große Mehrheit derselben verstattet zwar

den Eisenbahngesellschaften ausnahmsweise Steuerfreiheit; nur Genf (dritte Gruppe) verwirft jedes Privilegium der Art. Aber auch die übrigen gewähren jene Steuerfreiheit bald in engerem, bald in weiterem Sinne; die einen (dritte Gruppe) nur für den Boden, die andern für Boden, Gebäude und Betriebsmaterial (erste Gruppe), noch andere (zweite Gruppe) für Vermögen und Erwerb.

Die basellandschaftliche Konzession gehört offenbar zu jenen, welche von der Vermögenssteuer (Grundsteuer und Kapitaliensteuer), aber nicht von der Erwerbssteuer befreien. Die Fassung des Artikels 36 läßt meines Erachtens hierüber keinen Zweifel zurück. Einer Befreiung von der Erwerbssteuer wird nicht bloß mit keiner Sylbe deutlich erwähnt, der Ausdruck des Artikels gewährt auch nicht der „Aktiengesellschaft als solcher" überhaupt Steuerfreiheit, wie das in den St. Gallischen Konzessionen geschehen ist, sondern nur für gewisse genannte Vermögenstheile „für die Bahn selbst" u. s. f., nur für die in der Bahn ruhende Kapitalanlage (das Betriebsmaterial, beziehungsweise Betriebskapital inbegriffen). Der Unterschied von Vermögen und Erwerb, und demgemäß von Vermögens- und Erwerbssteuer, war aber zur Zeit des Abschlusses der Uebereinkunft den basellandschaftlichen Behörden nicht weniger bekannt, als den andern schweizerischen Kantonalbehörden, welche denselben in ihren Konzessionen ausdrücklich erwähnten, denn die Verfassung von Baselland hatte ihn schon im Jahre 1838, Artikel 21, ausgesprochen und im Jahre 1850 wiederholt. Jener Unterschied blieb auch dem Verwaltungsrathe der schweizerischen Centralbahn gewiß nicht verborgen. Hätten die Behörden von Baselland die Steuerfreiheit auch vom Erwerb gewähren, die Aktiengesellschaft der Centralbahn dieselbe erwerben wollen, so hätten beide den Erwerb in Artikel 36, sei es ausdrücklich erwähnt, sei es in einem allgemeinen Wort umfaßt, und nicht ausschließlich von der Steuerfreiheit des Kapitalvermögens gesprochen.

Um eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel durch Vertrag zu begründen, — und jede Befreiung von der Er-

werbssteuer im Lande ist eine Ausnahme — hätte die Ausnahme vertragsmäßig erklärt werden müssen. Um ein Privilegium zu erwerben — und jede Ausnahme von der gesetzlichen Steuerpflicht hat den Charakter eines Privilegiums — hätte das Privilegium ausdrücklich ertheilt werden müssen. Das Stillschweigen der Konzession über die Erwerbssteuer kann daher nur als Anerkennung der Gesetzesregel, nicht als Beseitigung derselben gedeutet werden.

3. Verhältniß der Konzession zum Steuergesetze.

Es kann auffallen, daß das Steuergesetz vom 11. August 1856, welches später als jene Konzession an die Centralbahngesellschaft erlassen worden ist, nirgends dieser Steuerbefreiung erwähnt, auch nicht in §. 2, worin bestimmt wird, „was für Vermögen allein von der Besteuerung ausgenommen" sei.

Man darf aber aus diesem Stillschweigen doch nicht schließen, daß der Gesetzgeber das wenige Jahre zuvor ertheilte Privilegium wieder habe beseitigen wollen. Hätte er einen so tiefen Eingriff in wohlerworbene Rechte machen und die vertragsmäßig im einzelnen Falle zugesagte Steuerfreiheit der Centralbahngesellschaft durch ein allgemeines Gesetz aufheben wollen, so hätte er diesen Willen unzweideutig erklären müssen. Es mögen Manche daran zweifeln, ob der Gesetzgeber berechtigt gewesen wäre, einseitig ein Privilegium aufzuheben, das er vertragsmäßig ertheilt hatte. Ich zweifle nicht an der formellen Befugniß des Staates, jedes Steuerprivilegium, aus welchen Gründen und in welcher Rechtsform immer es früher gestattet worden sei, durch ein späteres Gesetz zu beseitigen; denn das Steuerrecht des Staates gehört meines Erachtens zu den unveräußerlichen Hoheitsrechten des Staates und kann nur vorübergehend beschränkt, nicht für immer aufgehoben werden. Aber wollte der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen, so mußte er das ausdrücklich erklären, so durfte er nicht mit Stillschweigen darüber weggehen.

Das Stillschweigen des Gesetzes über jenes Privilegium erklärt sich also viel natürlicher daraus, daß das Gesetz nur die dauernden Steuergrundsätze, sowohl und zunächst die Regelgrundsätze, als (in §. 2) die Ausnahmesätze habe feststellen, aber in keiner Weise an einem Privilegium etwas ändern wollen, welches, wie die ganze Konzession, deren Theil es ist, nur auf einen besondern Fall, nicht auf eine Klasse von Fällen, auch nicht auf alle Eisenbahnen, Bezug und überdem eine nur vorübergehende Geltung hatte, je nach Umständen auf 30, 45, 60, 75, 90, 99 Jahre (Artikel 40, 42). In der That, die dauernden Rechtssätze gehörten, das Privilegium aber gehörte nicht in das Gesetz.

Ueberdem hätte jede gesetzliche Aufhebung der vertragsmäßigen Steuerfreiheit auf Seite der Centralbahngesellschaft ein Recht auf Entschädigung begründet. Denn obwohl dieselbe eine staatsrechtliche Seite hat, so hat sie doch zugleich eine unverkennbare privatrechtliche Seite, sie ist auch ein Vermögensrecht der Centralbahngesellschaft, welches dieser als Gegenwerth gegen Uebernahme ihrer Verbindlichkeiten von dem Staate zugestanden wurde. Würde daher der Staat aus staatsrechtlichen Gründen die Steuerfreiheit der Centralbahngesellschaft zerstören, so müßte er ihr zugleich diesen Vermögenswerth ersetzen. Die Staatskasse könnte daher bei einer solchen Beseitigung des Privilegiums keinen Gewinn einstreichen; sie würde durch das gerichtliche Verfahren genöthigt werden, was sie an Steuer von der Centralbahn gewänne, wieder als Entschädigung an dieselbe zu vergüten.

Bedenkt man daher, wie ganz unnütz jede gesetzliche Aufhebung dieser Steuerfreiheit gewesen wäre, so wird es noch klarer, daß das Stillschweigen des Gesetzes nicht als ein Angriff auf das gewährte Privilegium auszulegen sei. Die Steuerfreiheit der Centralbahngesellschaft dauert also außer und neben dem Steuergesetze in derselben Weise fort, wie sie ursprünglich gegeben war.

4. Die Gründe für die Steuerbefreiung.

Die allgemeine Verbreitung des Steuerprivilegiums zu Gunsten der Eisenbahnen in fast allen Kantonen der Schweiz deutet schon darauf hin, daß demselben sehr erhebliche Ursachen zu Grunde liegen. Man ist in der Schweiz nirgends geneigt, von der bestehenden Rechtsgleichheit Ausnahmen zu gestatten, und liebt die Privilegien überhaupt nicht. Wenn man sich trotzdem entschlossen hat, ein neues Steuerprivilegium einzuführen, so hatte daran die Vorliebe für die Aktionäre, d. h. für die Kapitalisten, sicherlich keinen erheblichen Antheil, sondern lediglich die Erwägung, daß das öffentliche Interesse selbst die Ausnahme erfordere.

Die Herstellung von Eisenbahnen wurde als ein öffentliches Bedürfniß lebhaft empfunden, aber zugleich auch die Schwierigkeit, dieselben auf Staatskosten zu unternehmen, als ein Hinderniß erkannt. Sollte jenes Bedürfniß befriedigt werden, so mußten die Vermögenskräfte der Kapitalisten herbeigezogen werden. Nur wenn die Privaten sich entschlossen, ihr Kapital in Eisenbahnaktien anzulegen, so war die Ausführung der Eisenbahnen möglich. Wollte daher der Staat eine Eisenbahn auf seinem Gebiete haben, so mußte er auch die Forderungen und Wünsche der Privaten berücksichtigen, welche allein im Stande waren, die Eisenbahn zu schaffen. Deßhalb konnte er hier nicht willkürlich dekretiren, er mußte unterhandeln, und das Resultat der Unterhandlung war die Uebereinkunft des Staates mit der Gesellschaft und die Konzession des ersteren an die letztere.

Die Privaten wollten zunächst ihre Kapitalien möglichst sicher anlegen, der Staat wollte eine Anstalt erhalten, deren Bedürfniß ihm dringlich erschien und deren Gemeinnützigkeit ihm klar war. Indem der Staat für die Eisenbahn die Steuerbefreiung bewilligte, verzichtete er zwar auf eine laufende Staatseinnahme, aber er erhielt dafür eine Anstalt von großem und bleibendem öffentlichen Werthe. Indem er die Bedingungen zugestand, unter denen das Privatvermögen

auch für seine Wünsche flüssig ward, erreichte er weit mehr, als er hingab. Man konnte die Steuerbefreiung der Gesellschaft als Gegenwerth betrachten, theils für die unmittelbaren Leistungen, z. B. für Militärtransporte, theils für die wichtigeren mittelbaren Leistungen, zu denen sich die Gesellschaft gegen den Staat und für die allgemeine Wohlfahrt verbindlich machte, und man fand in dieser Betrachtung ihre Rechtfertigung.

Immerhin aber bekommt auch bei dieser Erwägung jene Unterscheidung zwischen Kapitalanlage und Betriebsgewinn, welche auf die Fassung der verschiedenen Konzessionen eingewirkt hat, einen guten Sinn. In höherem Grade rechtfertigt sich die Steuerbefreiung, wenn sie die bloße Kapitalanlage erleichtert und sichert, und eben dadurch die Herstellung der Eisenbahn durch Aktiengesellschaften möglich macht. Wenn aber nicht mehr der Bestand der Eisenbahnunternehmung in Frage gestellt ist, sondern die Unternehmung als eine Geldspekulation betrachtet wird, und anfängt, wie ein anderes Industrieetablissement, Gewinn zu machen, dann verlieren die Gründe, welche den Staat zur Steuerbefreiung bewogen, in demselben Verhältnisse an Bedeutung, in welchem die bloßen Privatinteressen der Aktionäre das Uebergewicht erlangen, und die Gründe für gleichmäßige Belastung mit allen andern Erwerbsanstalten werden stärker. Mit andern Worten: Es gibt mehr und bessere Gründe für die Befreiung der Eisenbahngesellschaften von der Vermögenssteuer, als für die Befreiung derselben von der Erwerbssteuer.

5. Größe der Erwerbssteuerpflicht.

Wird einmal anerkannt, daß die Centralbahngesellschaft in Folge ihrer Konzession zwar von der Vermögenssteuer (Grundsteuer und Kapitaliensteuer) in dem Kanton Basellandschaft befreit ist, aber mit Bezug auf die Erwerbssteuer steuerpflichtig ist, so ist noch die Größe dieser Steuerpflicht

zu ermitteln. Auf der einen Seite ist es leichter, den Gewinn einer Eisenbahngesellschaft, als einer anderen Privatgesellschaft, zu kontrolliren, weil jene zu öffentlicher Rechnungsablegung verpflichtet ist. Auf der andern Seite aber ergeben sich bei Eisenbahnen, welche mehrere Kantonsgebiete durchziehen, eigenthümliche Bedenken über das Verhältniß ihrer Besteuerung in jedem Lande.

Die Eisenbahnunternehmung ist ein zur Einheit verbundenes Ganzes, welches sich nicht willkürlich nach den Kantonsgränzen zertheilen läßt. Ob sie Gewinn mache oder nicht, ergibt sich erst aus der Gesammtrechnung der ganzen Anstalt, und dieser Gewinn läßt sich weder, wenn man auf seine innere Begründung, noch, wenn man auf seine Erhebung sieht, in kantonale Quoten zerlegen. Auf den einen Stationen des einen Kantons werden mehr, auf den andern des andern Kantons weniger Fahrkarten erhoben, ohne daß man daraus schließen darf, daß das zweite Gebiet weniger erheblich sei für den Erwerb, als das erstere. Das basellandschaftliche Gebiet wird in gleicher Weise von der Unternehmung ausgebeutet, wenn ein Reisender ein Fahrbillet von Basel nach Olten kauft, wie wenn zwei Reisende, der eine in Liestal eine Fahrkarte nach Basel und der andere in Liestal eine Fahrkarte nach Olten lösen. Die großen Knoten=Endpunkte des Verkehres sind freilich von größerer Bedeutung, als die Zwischenstationen, durch welche die Personen und Waaren nur in Masse hindurchgehen, welche wenig neuen Zufluß eröffnen. Aber es ist für die gewöhnliche Rechnung unmöglich, dieses Verhältniß mit Sicherheit zu bestimmen, und viel zu schwierig, den Einfluß genau und richtig zu bemessen, welchen dasselbe auf die Betheiligung der verschiedenen Kantonalgebiete an dem Gesammterwerbe hat.

Wenn daher nicht durch die Verträge, sei es unter den Kantonen, sei es mit der Gesellschaft etwas Anderes bestimmt ist, so bleibt es immerhin der einfachste und praktisch vorzüglichste Ausweg, wie das auch ohnehin in den Rechnungen der Eisenbahngesellschaften üblich ist, die Gesammteinnahme und

demgemäß auch den steuerpflichtigen Erwerb nach Verhältniß der Ausdehnung der Bahnstrecke (X Franken auf je einen Kilometer) zu berechnen und jedem Kanton soviel davon zur Besteuerung zu unterwerfen, als Kilometer der Bahn in sein Gebiet fallen.

Als steuerpflichtiger Erwerb darf aber natürlich nicht die ganze Einnahme der Eisenbahngesellschaft, auch nicht nach Abzug der Betriebskosten, angesehen werden, sondern es sind von derselben überdem die Zinse des Aktienkapitals vorerst abzuziehen. Die verliehene Steuerbefreiung für den Vermögenswerth der Bahn, der Gebäude und des Betriebsmateriales umfaßt selbstverständlich auch die Zinse, welche diese Kapitalien abwerfen, wie umgekehrt die Steuer für die Kapitalien regelmäßig von den Zinsen derselben bestritten wird. Wie die Besteuerung der Kapitalien die Zinse mitbegreift und von der Einkommen- und Erwerbssteuer befreit, — Verordnung über den Einzug der Vermögens-, Einkommen- und Erwerbssteuer vom 16. Dezember 1859, §. 9: „Der Steuer auf Einkommen und Erwerb sind Zinse von schon versteuerten Kapitalien nicht unterworfen" —; ebenso muß die Steuerbefreiung des Kapitales auch die Zinse desselben mit umfassen. Nur was über die Betriebskosten und über die Verzinsung des Kapitales hinaus, wobei der durchschnittliche landesübliche Zinsfuß von Kapitalanlagen als Maßstab dient, vorschießt, ist als steuerpflichtiger Erwerb anzusehen und zu behandeln.

6. Ein Bedenken von Dietzel.

In einer vor Kurzem (Köln 1859) erschienenen Schrift hat Dr. E. Dietzel den Versuch gemacht, im Interesse der rheinisch-westphälischen Aktiengesellschaft die Steuerpflicht derselben bezüglich der Gemeindesteuern einer Kritik zu unterwerfen. Durch das preußische Aktiensteuergesetz vom 18. November 1857 nämlich werden die Aktiengesellschaften auch zu Gunsten der Gemeinden einer Steuer unterworfen. Diesem

Grundsatze tritt er mit der Behauptung entgegen, daß eine Besteuerung einerseits der Aktiengesellschaft für ihr Einkommen und anderseits der Aktionäre für dasselbe Einkommen widerrechtlich sei, indem die Aktiengesellschaft nichts anderes, als die Verbindung der Aktionäre sei, diese folglich für dasselbe Einkommen zweimal besteuert würden.

Alles hängt davon ab, ob die Aktiengesellschaft in wirthschaftlicher und rechtlicher Beziehung als eine besondere Persönlichkeit aufzufassen oder nur als die Summe der vielen Einzelpersonen zu betrachten sei, welche Aktionäre geworden sind. Ist sie eine Person mit einer ihr angehörigen Wirthschaft und einem ihr eigenthümlichen Vermögen, so hat sie ein Einkommen und ist — abgesehen von Privilegien — dafür steuerpflichtig. Ist sie keine besondere Person, so kann sie auch kein Einkommen haben und ist dann nicht steuerpflichtig.

Die Einkommen- und Erwerbssteuer belastet nicht das Geld, welches als Einkommen von einer Hand in die andere geht, sondern die Person, bei welcher jenes Geld, wenn auch nur vorübergehend, zu Einkommen und Erwerb geworden ist. Es kann daher nicht von einer zweimaligen Besteuerung desselben Einkommens gesprochen werden, wenn dieselbe Summe zweimal in zwei verschiedenen Wirthschaften und mit Bezug auf zwei verschiedene Personen als Einkommen erscheint, sondern es werden mit Recht von diesen beiden Personen zwei Steuern erhoben. Wenn ein Beamter ein Jahreseinkommen von 2000 Franken hat, so muß er diese 2000 Fr. versteuern, und der Schneider, der Bäcker, der Metzger u. s. f., welche von jenen 2000 Fr. für Kleider, Brod und Fleisch jeder vielleicht jährlich 200 Fr. empfangen, können nicht bei Berechnung ihrer Erwerbsteuer diese Summe deßhalb in Abrechnung bringen, weil sie schon einmal als Einkommen des Beamten versteuert sei. Wohl ist es dieselbe Summe und dasselbe Geld, aber das eine Mal bilden Summe und Geld einen Bestandtheil der Einkünfte eines Beamten, das andere Mal einen Bestandtheil des Erwerbes der Handwerker. Insofern ist es nicht

mehr dieselbe Summe und nicht mehr dasselbe Geld. Gerade so gehen die chemischen Elemente durch neue Verbindungen und Trennungen in verschiedene Körper von Menschen oder Thieren über, und werden immer wieder als Theile der Körper behandelt, mit denen sie in jedem Momente verbunden erscheinen. Wenn der Hecht die Karpfe oder der Mensch das Ochsenfleisch verspeist hat, so haben das Fleisch des Karpfen und des Ochsen aufgehört, Theile des Karpfen oder des Ochsen zu sein und sind zu Körpertheilen des Hechtes oder des Menschen geworden.

Daß nun aber die Aktiengesellschaft im Rechtsverkehre als eine besondere von den Einzelpersonen, die Aktien haben und daher Aktionäre sind, verschiedene Persönlichkeit erscheine, das wird bei unbefangener Prüfung Jedem klar. Die Aktiengesellschaft hat einen Namen, unter dem sie in das Verkehrsleben eintritt, der verschieden ist von dem Namen der Aktionäre; sie hat ein ihr eigenes Domizil, das nicht mit dem Wohnorte der Aktionäre zusammenfällt, sie hat Organe eines Gesammtwillens, dessen Inhalt und Aeußerung verschieden ist von dem Sonderwillen der Individuen, ohne deren Beihülfe und Mitwirkung freilich jene Organe (Direktion, Versammlung der Aktionäre) nicht wirksam sind; sie erwirbt Eigenthum, das ganz getrennt ist von dem Privateigenthume der Individuen, und Forderungen, die nur ihr als Gläubiger zustehen; sie kontrahirt Schulden, für welche sie allein, und nicht die einzelnen Aktienbesitzer belangt werden können, welche nur an dem Aktienvermögen, nicht an dem Privatvermögen der Aktionäre haften.

Allerdings besteht zwischen der Aktiengesellschaft und einem Kollegium oder einer Stiftung der erhebliche Unterschied, daß das Vermögen jener in Theilrechte, Aktien, zerlegt ist, das Vermögen dieser ohne Theilrechte als eine absolut einheitliche Masse erscheint, sowie daß die Aktiengesellschaft aus Aktionären zusammengesetzt ist, in dem Kollegium dagegen oder bei der Stiftung von den einzelnen Menschen, deren auch sie zu ihrer Existenz und zu ihrem Leben bedürfen, gänzlich

und so vollständig abgesehen wird, als ob keine fortwirkende Beziehung wäre zwischen der idealen Person des für sich bestehenden Ganzen und den realen Personen, welche dem Ganzen als Elemente und als Werkzeuge dienen. Mit einem Worte: Die Aktiengesellschaft ist eine relative, das Kollegium oder die Stiftung eine absolute Persönlichkeit.

Indem wir diesen Unterschied anerkennen, dürfen wir uns aber nicht durch Dietzel verleiten lassen, die relative Persönlichkeit der Aktiengesellschaft in die Personen der Aktionäre aufzulösen und dem Aktienvermögen keine Einheit und keine Besonderheit zuzuschreiben, sondern dasselbe nur als eine Summe von Bestandtheilen des Individualvermögens der einzelnen Aktionäre aufzufassen. Die einzelne Aktie ist wohl ein Vermögensstück der physischen Person, welche Aktionär geworden ist. Aber das Aktienvermögen als ein Ganzes ist zunächst *Vermögen der Einen genossenschaftlichen Körperschaft*, die wir Aktiengesellschaft heißen und nicht der physischen Personen, aus denen sie in jedem Momente zusammengesetzt ist. Die Individuen der Aktionäre können wechseln, einige derselben können ganz ausfallen, eine große Zahl derselben kann — wie bei den Inhaberaktien — ganz unbekannt sein, das Aktienvermögen verbleibt trotz allen diesen Wechseln und individuellen Zweifeln immer derselben Einen *Gesammtperson*.

Was von dem juristischen Charakter der Aktiengesellschaft gilt, das gilt auch von dem *wirthschaftlichen* Charakter derselben. Die Eisenbahn mit ihren Gebäuden, ihrem Mobiliar, ihrem Betrieb, ist ein in sich verbundenes *wirthschaftliches Ganzes*, welches völlig verschieden ist von der Privatwirthschaft der Individuen, die gerade als Aktionäre bei derselben betheiligt sind; und weil sie ein solches Ganzes ist, so wird sie auch von dem Staate, welcher die Steuern auflegt, als eine besondere Wirthschaft behandelt.

Wenn in Folge dieser Wirthschaft Gewinn erworben wird, so fällt dieser Gewinn zunächst in die Kasse der Aktiengesellschaft. Er ist vorerst Erwerb der Aktiengesellschaft, und

nicht der Individuen, welche Aktien besitzen. Deßhalb unterliegt der Erwerb auch an diesem Orte, wo er als Gewinn einer Persönlichkeit und einer besondern Wirthschaft greifbar und sichtbar wird, der öffentlichen Besteuerung, welche allen Erwerb aller im Lande befindlichen Personen betrifft.

Eher ließen sich daher noch für die Befreiung der Aktionäre von der betreffenden Erwerbsteuer, soweit der Erwerb der Aktiengesellschaft zur Vertheilung gekommen und als Antheil in ihrem Einkommen wieder zu finden ist, Gründe finden, als für die Befreiung der Aktiengesellschaft von der Erwerbsteuer. Aber theils ist hier die Befreiung der Aktionäre nicht in Frage, theils wird auch in dieser Hinsicht die Unterscheidung der einzelnen Individuen mit ihrer Privatwirthschaft und ihrem Privateinkommen auf der einen Seite und der Aktiengesellschaft als einer Gesammtperson mit einer besondern Gesammtwirthschaft auf der andern Seite die zweimalige Besteuerung rechtfertigen.

Die erste Frage über die Erwerbssteuerpflicht der Centralbahn-Gesellschaft ist demgemäß *bejahend* zu beantworten.

II. Welche Behörden sind kompetent, in einem Konflikte mit der Centralbahngesellschaft über ihre Steuerpflicht maßgebend zu entscheiden?

Um die erste Frage über die Steuerpflicht der Centralbahngesellschaft zu beantworten, mußten wir dieselbe in die zwei Fragen auflösen: Kommt das gesetzliche Regelrecht zur Anwendung? Oder ist zu Gunsten der Centralbahngesellschaft eine vertragsmäßige Ausnahme gemacht?

Ganz ebenso löst sich die zweite Frage wieder in die beiden Fragen auf: Kommt die allgemeine basellandschaftliche Gesetzgebung über die Erledigung von Steuerfragen und über das Zwangsverfahren zur Anwendung?

Oder kann die Centralbahngesellschaft einen ausnahmsweisen Richter und ein ausnahmsweises Verfahren ansprechen?

Nach der obigen Ausführung hat die Centralbahngesellschaft wohl ein Recht auf Steuerbefreiung von der Vermögenssteuer, aber keines auf Steuerbefreiung von der Erwerbssteuer. Vielmehr hat in letzterer Beziehung der Vertrag nichts an dem allgemeinen Rechte geändert. Wird diese Beurtheilung der Sache als richtig vorausgesetzt, so folgt daraus, daß die Centralbahngesellschaft für ihre Erwerbssteuer ganz denselben Gesetzen und Verordnungen bezüglich

a) Der Selbsttaxation für den steuerpflichtigen Erwerb,

b) Der Revision und Entscheidung durch die Verwaltungs- und Regierungsbehörden,

c) Des Einzugverfahrens,

unterworfen sei, *wie alle andern steuerpflichtigen Einwohner von Basellandschaft.*

Der Artikel 4 der Konzession ändert daran nichts. Wenn derselbe am Schlusse erklärt:

„Die Gesellschaft steht, soweit sie der Jurisdiktion des Kantons Basellandschaft unterworfen ist, unter der dortigen Gesetzgebung", so ist unter dem Ausdrucke Jurisdiktion gewiß nicht bloß die Gerichtsbarkeit im engern Sinne gemeint, sondern die ganze öffentliche Rechtsgewalt überhaupt, auch der Polizei und der Verwaltung zu verstehen. Die Konzession konnte unmöglich gewillt sein, nur die Kompetenz der basellandschaftlichen Gerichte zu wahren, aber die der Regierungsbehörden Preis zu geben, und ebenso wenig diejenigen Gesetze, welche von den Gerichten gewahrt werden, aber nicht diejenigen, welche von der Verwaltung gehandhabt werden, der Gesellschaft zur Beachtung vorzuschreiben.

Wenn aber in diesem Artikel 4 Liestal als Domizil der Centralbahngesellschaft „für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Basellandschaft" bezeichnet und beigefügt wird: „in dessen Gerichtssprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist", so ist der Zweck dieser Bestimmung kein anderer, als die Anwendung des basellandschaftlichen Rechtes besser zu sichern. Da der Hauptsitz der Gesellschaft anerkannter Maßen in der Stadt Basel ist, so mußte man fürchten, wenn nur dort die Gesellschaft belangt werden könnte, daß die Gerichte und die Behörden überhaupt von Baselstadt das in Basellandschaft geltende Recht zu wenig beachten würden. Galt nur das Domizil Basel, so wurden alle Einwohner von Baselland wie die basellandschaftlichen Behörden verhindert, ihre Forderungen an die Gesellschaft in ihrem Lande einzuklagen, und genöthigt, außerhalb des Kantons zu gehen, um in Basel ihr Recht zu suchen. Um diese Uebel zu korrigiren, wurde die Gesellschaft angehalten, für alle Rechtsverhältnisse im Kanton Basellandschaft ein zweites (sekundäres) Domizil innerhalb des Kantons Basellandschaft zu nehmen. Auch für die Steuerforderung des Kantons Basellandschaft an die Gesellschaft ist daher nach Artikel 4 Liestal als Domizil der letzteren zu betrachten.

Durch die Erwähnung des „Gerichtssprengels“ von Liestal wird lediglich der Gerichtsstand des Wohnortes für Civilforderungen, z. B. von Handwerkern für die Bauten der Centralbahn ebenso bezeichnet, wie für dingliche Civilklagen, z. B. für Servitutansprachen an einen bestimmten Theil des Bahnkörpers der „Gerichtsstand der belegenen Sache“ in demselben Artikel 4 vorbehalten wird. In keiner Weise aber sollte damit die Gerichtskompetenz der Liestaler Gerichte auf Gegenstände ausgedehnt werden, welche nach den basellandschaftlichen Gesetzen nicht als Rechtssachen vor die Gerichte, sondern als Verwaltungsstreitigkeiten vor die Verwaltungsbehörden gehören. Der Artikel 4 ändert nichts an den gesetzlichen Kompetenzen; er sichert blos die Unterordnung einer über das kantonale Gebiet hinausreichenden Gesellschaft unter die Gesetze von Basellandschaft.

Aber wird nicht durch Artikel 43 des Konzessionsaktes ausnahmsweise ein schiedsgerichtliches Verfahren für Streitigkeiten zwischen der Kantonsregierung von Basellandschaft und der Centralbahngesellschaft festgesetzt und durch diese vertragsmäßige Anordnung die gewöhnliche Kompetenz der ordentlichen Behörden und Gerichte beseitigt?

Der Artikel 43 lautet:

„Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Artikel 40 vorgeschrieben ist und zwar ohne Weiterziehung.

„Diejenigen Entscheidungen, welche durch gegenwärtigen Konzessionsakt dem Regierungsrathe vorbehalten sind (Art. 9, 10, 12, 15 und 20), werden durch diese Bestimmung nicht beschlagen.“

Dieser Artikel ordnet wirklich ein ausnahmsweises Verfahren vor Schiedsgericht, mit Ausschließung der ordentlichen Gerichte an. Zwar nicht für alle Differenzen zwischen der Regierung und der Gesellschaft überhaupt. Vielmehr wird insbesondere die entscheidende Kompetenz der ersteren durch den Schlußsatz bezüglich

a) der Genehmigung der Bauplane und der Bestimmung der Stationen und Haltstellen (Art. 9),

b) der Vorschriften zum Schutze der übrigen Straßen, Brücken, Wasserleitungen u. s. f., wo der Bau der Eisenbahn darauf Einwirkung übt (Art. 10),

c) der Sorge für die öffentliche Sicherheit bei dem Bau und Betriebe der Bahn (Art. 12),

d) der Forderung eines zweiten Geleises (Art. 15),

e) der Aufsicht über den Unterhalt der Bahn (Art. 20),

ausdrücklich vorbehalten.

Dagegen werden „die Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des Konzessionsaktes" zwischen der Regierung und der Gesellschaft entstehen, der Entscheidung durch ein Schiedsgericht unterworfen.

Schon früher wurde darauf aufmerksam gemacht, daß die Steuerbefreiung, welche durch die Konzession der Centralbahngesellschaft ertheilt ist, habe dieselbe nun einen engeren oder einen weiteren Umfang, beziehe sie sich nur auf das Vermögen oder auch auf den Erwerb, eine staatsrechtliche und eine privatrechtliche Seite habe. Die Regel der Steuerpflicht hat zunächst eine staatsrechtliche Begründung und einen staatsrechtlichen Zweck. Aber soweit die Ausnahme von der Regel durch eine Uebereinkunft begründet wird, soweit dieselbe im Zusammenhang steht mit anderen ökonomischen Leistungen von Privaten, zu denen diese staatsrechtlich nicht verpflichtet wären, soweit dieselbe einen einer Privatgesellschaft zugesicherten Vermögenswerth hat; soweit hat sie offenbar eine privatrechtliche Natur.

Wenn daher die Centralbahngesellschaft behauptet, ihre vertragsmäßige Steuerbefreiung beziehe sich auch auf den Erwerb, nicht bloß auf das Vermögen, so kann ich mir nicht denken, daß sie diese Behauptung staatsrechtlich begründe. Vielmehr wird sie dieselbe aus dem Konzessionsakte, welcher zu großem Theile den Charakter einer Uebereinkunft, eines Vertrages hat, herleiten und als ihr wohlerworbenes Privatrecht ansprechen, d. h. es wird von ihr „eine Streitigkeit civilrechtlicher Natur in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes“ erhoben.

Nun ist es bekannt, daß die Frage der Kompetenz nicht davon abhängt, ob eine Klage begründet oder unbegründet sei, sondern davon, was für einen formellen Charakter die vielleicht ganz unbegründete Klage habe; von welcher formellen Beschaffenheit der Rechtsgrund sei, auf den sich die Klage stützt und welchen Zweck sie verfolge. Wird z. B. von A eine Geldforderung gegen B aus dem Grunde des Darlehens erhoben, so ist das Civilgericht kompetent, obwohl A niemals dem B ein Darlehen gemacht hat. Wird von C eine Eigenthumsansprache auf ein Grundstück gerichtet, das im Besitze des D ist, so ist das Gericht der belegenen Sache kompetent, ungeachtet C nicht Eigenthümer ist.

Daraus folgt: Die Kompetenz des Schiedsgerichtes hängt nicht davon ab, ob der zivilrechtliche Anspruch der Gesellschaft auf Steuerfreiheit begründet oder unbegründet sei, nicht davon, ob die Auslegung, welche die Gesellschaft dem Artikel 36 der Konzession gibt, richtig oder unrichtig sei. Weil die Begründung und die Natur ihrer Klage zivilrechtlich ist, und die Auslegung des Vertrages betrifft, so ist das Schiedsgericht kompetent. Die Regierung kann die Forderung der Gesellschaft und die Auslegung, welche diese dem Vertrage gibt, bestreiten, aber sie muß vertragsmäßig vor dem Schiedsgerichte antworten. Das Schiedsgericht kann die Klage als unbegründet abweisen, aber es kann nicht seine Kompetenz ablehnen, über die Frage zu entscheiden.

Die zweite Frage wird daher meines Erachtens durch folgende zwei Sätze beantwortet:

1. Die Streitigkeit zwischen der Centralbahngesellschaft und der Regierung von Basellandschaft über die vertragsmäßige Ausdehnung der Steuerfreiheit auch auf die Erwerbssteuer gehört an das in der Konzession näher bestimmte Schiedsgericht.
2. Wenn aber, sei es durch schiedsrichterliches Urtheil, sei es durch freiwilliges Zugeständniß der Centralbahngesellschaft anerkannt ist, daß die Steuerbefreiung sich nicht auf die Erwerbssteuer beziehe, dann ist damit auch die Geltung des gemeinsamen basellandschaftlichen Rechtes für die nähere Bestimmung und Anwendung der Erwerbssteuer begründet, und dafür sind die basellandschaftlichen Verwaltungsbehörden ganz ebenso kompetent, wie für die Erwerbssteuer anderer Einwohner.

III. Nach welchem Verfahren hat sich die Vollziehung eines die schweizerische Centralbahn verurtheilenden Entscheides zu richten, ob nach den für Steuerforderungen aufgestellten basellandschaftlichen Exekutionsvorschriften oder nach dem ordentlichen Betreibungsverfahren?

In der Beantwortung der zweiten Frage ist die Antwort auf diese dritte schon enthalten.

Hat einmal das Schiedsgericht die vermeintliche Steuerbefreiung der Centralbahngesellschaft bezüglich der Erwerbssteuer verworfen, so ist damit zugleich ausgesprochen, daß diese Gesellschaft in dieser Hinsicht kein Privilegium habe vor anderen Einwohnern des Kantons, und daß folglich das gleiche Verfahren für sie wie für alle anderen Steuerpflichtigen zur Anwendung komme.

Das Schiedsgericht ist nur kompetent, das behauptete Ausnahmsrecht der Steuerbefreiung entweder anzuerkennen oder zu verwerfen; denn nur das ist eine privatrechtliche Streitigkeit zwischen der Gesellschaft und der Regierung. Das Schiedsgericht ist aber nicht mehr kompetent, soweit nach seinem Urtheile kein vertragsmäßiges Ausnahmsrecht vorhanden ist, folglich in dem Bereiche des öffentlichen Regelrechtes allfällige Differenzen über die Bestimmung der Steuer zu entscheiden, und ihre Erhebungsart zu ordnen. Wo das besondere Vertragsrecht aufhört, da beginnt das gemeine und gleiche Recht für Alle, da kann auch die Centralbahngesellschaft keinerlei

Vorzugsrecht ansprechen. Wenn daher im Kanton Basellandschaft die Steuern nicht nach dem ordentlichen Betreibungsverfahren für Privatschulden, sondern nach besondern Exekutionsvorschriften eingetrieben werden, so ist unter der Voraussetzung, daß die Behauptung einer Steuerbefreiung für unbegründet erklärt worden sei, keinerlei Grund vorhanden, um diese Exekutionsvorschriften nicht in gleicher Weise auf die in Liestal domizilirende Gesellschaft anzuwenden, wie auf jeden anderen erwerbssteuerpflichtigen Einwohner von Liestal.

In obigem Rechtsgutachten habe ich meine rechtliche Ueberzeugung über die Fragen ausgesprochen, mit deren Vorlage mich der hohe Regierungsrath des Kantons Basellandschaft beehrt hat, und bezeuge solche mit meiner Unterschrift.

München, den 24. Oktober 1860.

Dr. Bluntschli.









